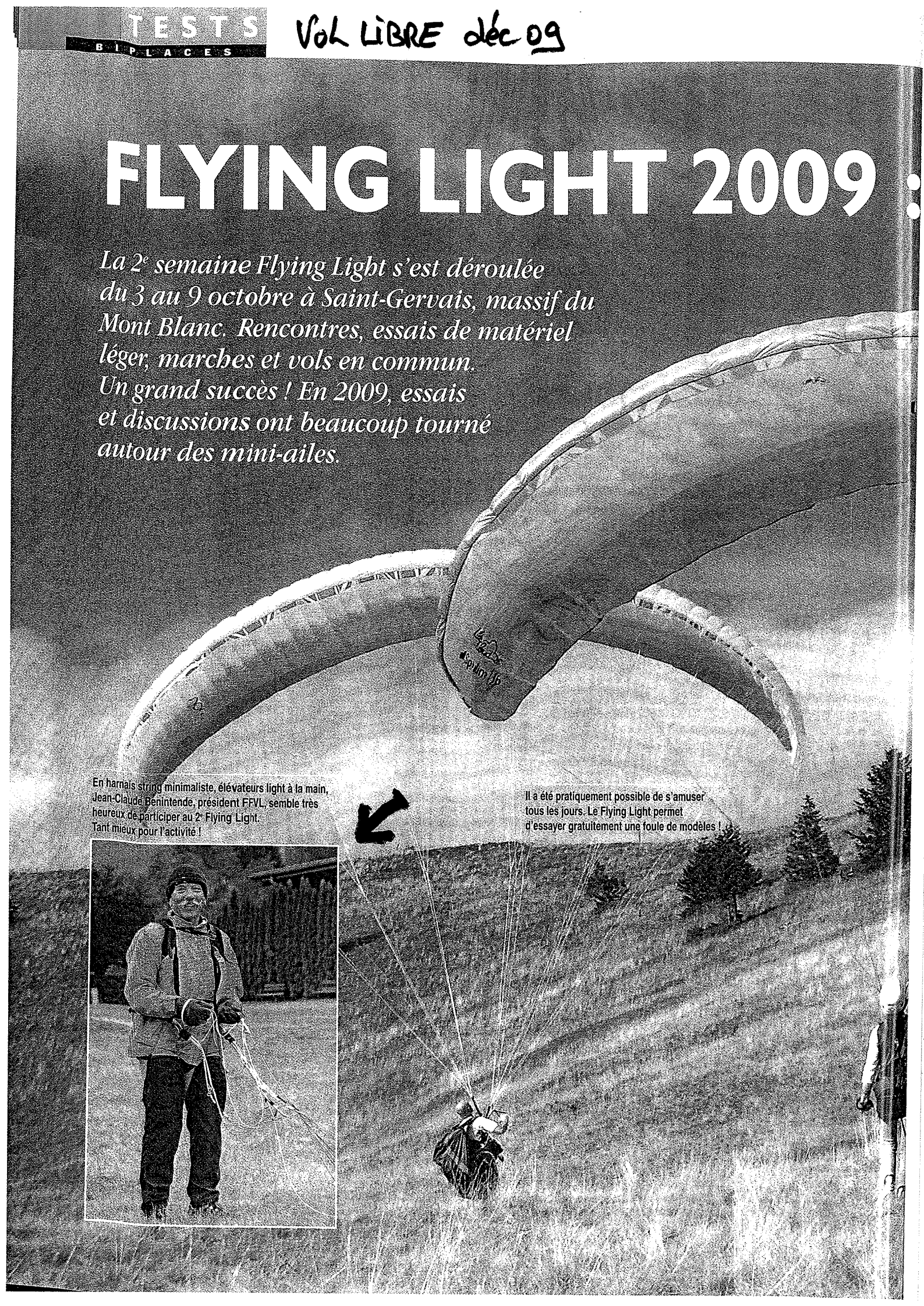
Vol LIBRE déc 09

FLYING LIGHT 2009 :

La 2e semaine Flying Light s'est déroulée du 3 au 9 octobre à Saint-Gervais, massif du Mont Blanc. Rencontres, essais de matériel léger, marches et vols en commun. Un grand succès ! En 2009, essais et discussions ont beaucoup tourné autour des mini-ailes.



En harnais string minimaliste, élévateurs light à la main, Jean-Claude Benintende, président FFVL, semble très heureux de participer au 2e Flying Light. Tant mieux pour l'activité !

Il a été pratiquement possible de s'amuser tous les jours. Le Flying Light permet d'essayer gratuitement une foule de modèles !

[TEXTE ET PHOTOS : MICHEL FERRER]

Les MINIS en VEDETTE

Il n'y a pas que du matos light au Flying Light ! Mais marcher léger est plus agréable, surtout si on manque un peu d'entrainement pour la montée vers les alpages du Col de Véry, au-dessus de Megève.

UNE HISTOIRE

Il y a 2 ans, le Vol 4807 n'a pas été reconduit : trop de pression et de responsabilités à amener un groupe nombreux au mont Blanc.
La manifestation a évolué en une semaine de rencontres et d'essais autour du matériel léger. Des vols rando sont organisés chaque jour et les constructeurs prêtent du matériel en essai. Il y avait foule, 120 personnes le premier jour ! Le club des sports de St-Gervais, Julien Serré et Serge Tuaz en tête, tous deux très zen, nous ont épaté par leur compétence et leur disponibilité.
Pression supplémentaire sur l'organisation, la semaine était ventée en Sud-Ouest et foehn. Donc haute-montagne impraticable. Ils ont pourtant réussi à trouver chaque jour des endroits au moins « fréquentables », notamment en mini-ailes, quitte à jouer à ras le gazon des alpages. Ces nouvelles machines ouvrent d'autres possibilités mais ne volent pas comme un parapente. Il faut apprendre !

AUTONOMIE !

Au Flying Light, il est indispensable que les pilotes soient autonomes. Les organisateurs savent « *être là* » quand il le faut avec d'excellents briefings météo par exemple et « *ne pas être là* » quand ce n'est pas indispensable. Il est bien évident qu'ils ne peuvent pas materner 120 personnes.
Il n'est donc pas inutile d'avoir une carte de la zone. Il faut aussi assurer seul sa sécurité au décollage comme en vol. En 2009, on a pu s'étonner du niveau vraiment peu autonome d'une partie des participants.
Vouloir voler simple et léger en montagne est une pratique exigeante car on n'a pas toujours le choix du décollage et des conditions. Certes « *on n'est pas obligé de voler* ».
Mais comme personne n'a envie de redescendre à pied, on va quand même tenter le coup. Restera à arriver intact et content en bas. Ici, on a vu un pilote chanceux faire plusieurs centaines de mètres en auto-rotation avec une

Un salon est spécialement dédié au matériel léger et montagne. Ces sellettes étaient en essai statique à la Coupe Icare. Ici, on peut aussi voler avec. C'est mieux.

aile LTF 1. Son parachute ne s'est pas ouvert. Il est tombé sans mal dans les sapins.
Voler simple et léger ne dispense pas d'une solide formation technique à acquérir sur site, tout simplement, en volant beaucoup dans toutes les conditions avec son matériel. Ensuite rien n'empêche de s'alléger pour marcher en montagne. Site, rando, voler lourd ou léger, tout est complémentaire dès lors que l'on comprend ce qu'on fait et qu'on s'y est formé.
Pour le vent fort, on règlera ça avec une semaine de vacances au Pyla. On y apprivoise l'air, travaille des gonflages un peu bizarres et devient à l'aise dans toutes ces situations.

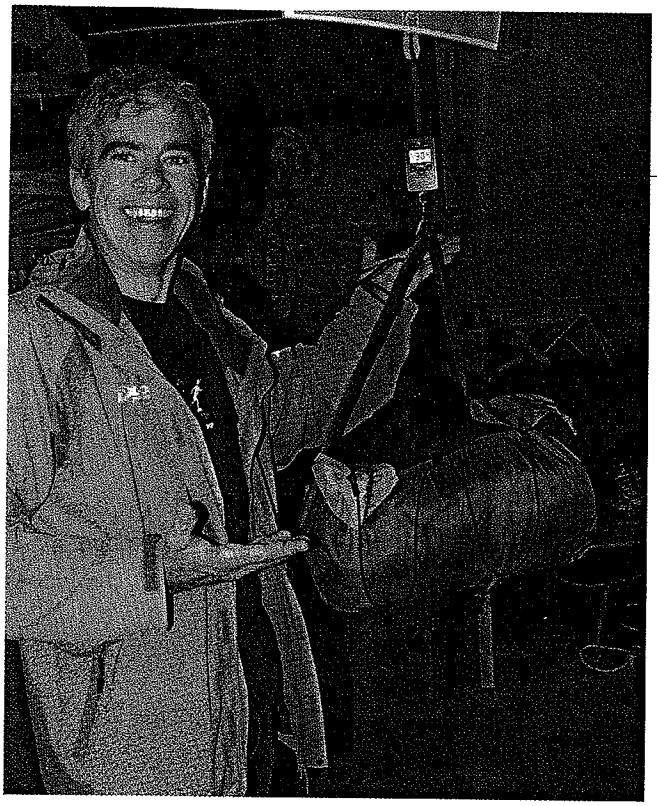
UN CADRE EN ÉBULLITION

Dès le 1er Flying Light en 2008, les mini-ailes avaient été intégrées en tant « *qu'outils pour descendre des montagnes* », un regard assez novateur, presque visionnaire. En 2009, elles envahissent le marché. Les pilotes commencent à les utiliser, pas toujours avec discernement.
Symptomatique et entendu au prêt du matériel au Flying Light : « *Il n'y a plus de Dolpo ? Bon, ben je vais prendre une Awak* ».
Or ces deux ailes n'ont rien à voir...
Certains croyant faire du « light » ont ainsi fait de la mini-aile ! Du coup, on a vu des séquences carrément « chaudes »...
Face à ce risque d'amalgame, Denis Verchère, représentant de Nervures, marque qui vend ses mini avec une formation, a préféré retirer les Swoop des essais. Elles ne sont pourtant pas les plus techniques ! Les mini-ailes créent un engouement qu'il faudra canaliser dans les prochains Flying Light.
On note une accidentologie naissante en mini-aile dont il est difficile de savoir si elle est simplement liée à l'augmentation du nombre de pratiquants. On parle aussi d'excès de confiance chez des pilotes confirmés, comme un dernier virage trop près du sol.
« *Ah tiens, ça passe pas !* » Mais avec les vitesses des minis, on ne rentre pas simplement en clopinant à la maison. Dommage.
A Chamonix, il a fallu décrocher cet automne quelques mini-ailes des sapins, en particulier des pilotes arrivés à la mini-aile par le speed riding. Ils s'essaient au speed flying en tirant des runs de ouf dans les couloirs de la forêt, sans notions d'aérologie. Ils ont vaguement entendu parler de « thermiques » mais pas forcément de « dégueulantes ». A la même période, au Salève, un pilote expérimenté s'est tué en mini lors d'un vol du soir.

TABLE RONDE POUR MINI-VOILES

Vol Libre participait. Au-delà de ces remarques et constats de terrain, les rédacteurs vous renvoient aux nombreux essais et tests de mini-ailes, d'ailes de speed riding, d'ailes montagne ou légères

Il ne faut pas confondre un parapente ultra-léger montagne tel cette Ultralite 2 avec les mini-ailes, même si on peut aussi aller en montagne en mini. Pas simple !



Le mieux pour en avoir le cœur net est de simplement peser son matériel. On lit 3.8 kg pour une aile light dans son sac/harnais. On peut mieux faire !

parus dans ce VL 401 et d'autres avant, 393, 381, 374, etc. Ils indiquent toujours le « pour qui » et « pour quelle pratique ». Faire une requête par nom d'aile ou de marque, voire avec le mots « dossier », « montagne » ou « comparatif » sur www.vol-libre.fr dans la rubrique anciens numéros/recherche par « sommaire » ou par « article ».

MOMENTS CHOISIS...

• **Denis Verchère :** « *Je pratique la mini-aile depuis plusieurs années et je l'enseigne du niveau 0 à pilote expérimenté. Le problème est qu'on prend les minis pour des parapentes alors que l'abord est différent. Même pour un parapentiste, il faut tout reprendre. De plus, quand on revend des mini-ailes, il est très important de bien les connaître car entre les Swoop, Gin, Dudek, Spiruline, Bio Air, Awak, Shoo'ka, etc. il y a d'énormes différences. Il faut donc toutes les tester pour orienter les clients vers les matériels les plus adaptés* ».

• **Laurent Van Hille, moniteur, Mieussy :** « *La problématique est la même : plus rapides, virages plus plongeants, débattements plus courts. Je pense que l'initiation aux minis se fait correctement mais que les accidents arrivent plus tard, quand les pilotes ont pris de l'assurance.* »

• Bertrand Doligez, guide et moniteur, St-Gervais : « *J'utilise les mini-ailes en montagne mais j'enseigne très peu et je n'en vends pas car j'ai besoin de « sentir » le client. Il faudrait aussi faire une classification avec usages possibles du matériel existant. Il y a un déficit d'informations : certains fabricants ont franchi le pas très rapidement vers du matériel performant et assez délicat sans que le public ne soit informé.* »

• **Arnaud Baumy, moniteur, les Arcs :** « *Je suis inquiet parce que je rencontre pas mal de gens qui ont fait du speed riding et qui veulent faire maintenant de la mini-aile en été. Avec certains modèles, cela peut très bien se passer alors qu'avec d'autres il faudra contrôler sérieusement les abattées ! Les ailes disponibles actuellement sont de concepts très différents, il faut définir leurs domaines d'utilisation.* »

• **Jean-Marc Ardhuin :** « *La position de la fédé est de demander un apprentissage spécifique, même pour les modèles les plus accessibles. On craint que le public puisse accéder à ce type de machine sans apprentissage. Je suis très content que les BE présents relayent ce discours.* »

• **Denis Verchère :** « *Le souci, c'est qu'il n'y a pas de remise en question. Certains se disent : j'ai une Boomerang, je peux faire de la mini-aile. Ce n'est pas vrai ! En thermique, s'ils se mettent sur les freins pour ralentir l'aile, ils décrochent ! Quant à vraiment voler en thermique avec une 14 m² il faut oublier !* »

• **François Bon :** « *Chez Gin, on a déjà 2 ou 3 ans de recul sur la question. Des pratiques différentes ? Il faut les définir. On met le doigt sur une pratique spécifique ? Formation ! L'idée, c'est de profiter de nos 20 ans d'expérience du parapente pour ne pas répéter les mêmes erreurs. Ce qui complique, c'est qu'il y a plein de concepts différents dans le matos existant : entre une Shooka, une Swoop ou une Ultralite, il n'y a pas grand-chose à voir même si elles font toutes 16 m². Quant à moi, une aile de moins de 16 m² qui peut fermer, je n'en veux pas ! D'autant qu'on est souvent près du sol. Mais je vois aussi ailleurs des ailes de 16 m² qui thermiquent et je dis bravo. Il reste sans doute le mouton à 5 pattes à inventer. En tout cas, les fabricants ont un gros travail à faire pour expliquer leurs concepts et leur domaine d'activité préférentiel* ».

• **Albert Baud, moniteur, Morzine :** « *Les pilotes doivent avoir le même réflexe que quand ils achètent une aile : 'Est-ce qu'elle est révisée ?' Avec la mini-aile, c'est : 'Est-ce que j'ai une formation ?'* ».

• **Bertrand Doligez :** « *Ce qui est paradoxal, c'est qu'en parapente les pilotes veulent secours, grosse sellette et protection alors qu'en mini-aile, on les voit partir tranquilles en sellette-string, simplement parce qu'on leur a dit que c'était facile !* »

• **Jean-Marc Ardhuin :** « *C'est parce qu'il y a un discours : c'est encore plus facile que le parapente, tu fais n'importe quoi, ça vole... Si, si, ne rigolez pas, ce discours existe !* ».

• **Denis Verchère :** « *Dans tous les cas, il ne faut pas tomber dans le travers du parapente : voler trop vite. Alors que la pente-école devient vite très ludique en mini-ailes. Les gens apprennent à « flarer », ils se régalent. Et les moniteurs aussi !* »

• **François Bon :** « *Il faut information et formation. Ensuite, tout suivra : l'enseignement, la diffusion, la connaissance des différentes pratiques. Le problème actuel, c'est que le matos va plus vite que l'information !* »

• **Un moniteur :** « *Le pilote lambda est incapable de comprendre quel matériel correspond à son niveau. Et il y a aussi une question commerciale : la meilleure aile du monde c'est souvent celle qu'on a en vente dans son école.* »

• **Max Jeanpierre, Kortel :** « *On en revient au fait que les fabricants ont une grosse responsabilité pour bien définir le mode d'emploi de leur aile. Les visions à court terme ne sont pas bonnes. Mais ce n'est qu'une question de pratique. Il y a 2 ans, on a vu quelques Shockwave arriver en France. Personne n'en a voulu alors qu'il y a des gens qui volent en bord de mer avec 50 km/h de vent laminaire et qui ne veulent que ça !* ».

FLYING LIGHT 09 : Le matériel à l'essai

Parapentes légers ou pas, sellettes et mini-ailes :
Dudek : Airlight 2, Plus Extrem, bi-Airlight 36, Zakospeed et Zakospeed Extrem ; **Gin Gliders :** Yeti, Zulu Explorer, Sprint X-Alps, Rebel Race, bi-Yeti, Bobcat, Yak, sellettes Switch, Freerider, Speedrider ; **Gradient :** Montana, Aspen 3, bi-Golden Light ; **Flying Planet :** 4810, Spirit 22, Shooka ; **ITV :** Dolpo, Awak ; **Kortel Design :** sellettes Karver, Kruyer, Kairn ; **Little Cloud :** Spiruline 14, 16, 18, **Nervures :** Huapi, Faial, bi-Arteson, Swoop 14 et 16 ; **Nova :** Ibex, Oryx ; **Ozone :** Ultralite, Swift ; **Rip'Air :** sacs-sellettes Air TT, Air Max, sacs Elite, Rando ; **Sup'Air :** sellettes Radical, Everest, Escape, Altirando

ET LES HOMOLOGATIONS ?

Jean-Marc Ardhuin : « *Pour le moment, on s'oriente vers une charte minimum comme en speed riding genre ce matériel est certifié par le constructeur pour ce type de pratique. S'il y a mise en place d'une norme, cela se fera en concertation. Une réunion est prévue prochainement avec tous les moniteurs qualifiés speed riding, toutes les écoles impliquées dans la mini-aile et avec les constructeurs* ». ■

MINI-AILES : QUE CHOISIR ?

Ne pas se tromper lorsqu'on choisit une mini impose de bien comprendre à quel type de pratique elle est destinée et quel niveau de compétence elle requiert. Il y en a pour tous ! Voir aussi VL 399, 393, 381, 374 sur ce thème, avec d'autres modèles.

CONCEPT ET DIFFÉRENTES FORMES DE VOL RAPIDE

Honneur à Valéry Montant, Advance et Nervures ! Sans eux, rien ne serait jamais arrivé. Pourtant aujourd'hui, on peut dire que le rêve de Valéry de voir le speed flying se développer est enfin réalisé.
S'il y a une année à peine, les pilotes voyaient ces engins comme des machines de l'extrême, aujourd'hui c'est presque l'opposé. Ces petites ailes sont quasiment considérées comme des jouets, des sortes de cerfs-volants sous lesquels on s'attache, en oubliant presque les risques liés à ces petites surfaces et au vol en général ! On en voit maintenant presque sur tous les sites dont la pente leur permet de décoller.
En général, le caractère d'une mini-voile dépend du ou des pilotes qui ont établi le cahier des charges. Le concepteur essaie de coller au plus près aux demandes des pilotes tests. Quelques années après la Swoop, on se rend compte que les tendances varient énormément d'une marque à l'autre. Certaines marques, comme ITV, ont même plusieurs modèles de mini-voiles.
Et au milieu de toutes ces petites machines, les pilotes s'y perdent. Il n'est pas rare d'entendre sur un atterrissage des pilotes comparer les ailes en disant qu'une telle a de meilleures performances ou que telle autre n'a aucun intérêt.
Il ne faut plus comparer les mini-voiles les unes par rapport aux autres mais plutôt cerner leur domaine d'utilisation. Et il y en a beaucoup.
A l'heure actuelle, voici les différentes tendances des mini-voiles que nous pouvons voir sur le marché.

Speed riding

Une aile de speed riding est une aile décollable à ski. Le pilote « ride » la pente à ski et utilise la sustentation de la voile lorsqu'il en a besoin, pour changer de pente, sauter une barre rocheuse... Ces ailes ont peu de finesse, elles sont rarement décollables à pied et leur virage creusé (tendance à plonger dans le virage) les rend peu intéressantes en vol à pied.
Il ne faut donc pas confondre les ailes testées dans cet article avec les ailes utilisées en hiver avec des skis.

Voler vite

C'est sur les « spots » ventés que les premières mini-voiles ont connu leur premiers succès. Tout le monde sait qu'en réduisant les surfaces la vitesse augmente... et la vivacité aussi.
Sur les sites de bord de mer, c'est la force du vent qui arrête les parapentistes. Mais les mini-voiles ont révolutionné la discipline. Cependant, toutes les mini-voiles ne correspondent pas à ce type de vol, comme vous pourrez le voir dans le test qui suit.

Voltige

En réduisant la surface et la longueur du cône de suspentage, on obtient une aile à la fois plus vive, mais aussi plus facile à gérer en l'air car le rappel pendulaire est moins important. Certaines mini-voiles sont tout à fait appropriées pour débuter la voltige et plus accessibles que la plupart des ailes « d'acro » actuelles.

Speed flying

Qu'il est bon de raser les pentes à toute vitesse, courbe après courbe tout en sachant que l'on peut s'échapper du relief à tout moment. Le speed-flying, le vrai, c'est ça. Ici, on ne cherche pas la performance. Une aile de speed flying doit avant tout être solide. Son virage est intuitif et facile à contrôler. Sa finesse bras hauts doit être sensiblement plus faible qu'avec du frein.

Montagne

On cherchera d'abord une aile au décollage sûr, avec un gonflage facile et une prise en charge rapide. Puis, bien sûr, l'encombrement et le poids auront leur importance.

Multi-fonctions

Rien de péjoratif, ce ne sont pas des canifs suisses ! Mais beaucoup de mini-voiles rentrent dans différentes catégories. Elles sont performantes partout sans pour autant exceller dans un domaine particulier. C'est le cas de la plupart des ailes de début. Mais si beaucoup de constructeurs cherchent dans la direction de la polyvalence personne n'a encore le mouton à 5 pattes excellent partout !

HARNAIS OU SELLETTE

La tendance va plutôt au harnais à cuissardes, qui entre davantage dans le concept mini-light. Mais on voit aussi très régulièrement des pilotes utiliser leur propre sellette classique. Certains constructeurs, comme Little Cloud ou Gin conseillent un harnais jambes séparées.

Le harnais

• **Les plus :** il est léger, peu encombrant et apporte de la stabilité en roulis ainsi qu'une grande aisance au décollage. La plupart sont maintenant équipés d'airbags performants et pour autant légers. Malheureusement, peu de pilotes en sont équipés, trop souvent pour des questions de mode ou d'esthétique. On peut trouver un airbag adaptable sur un harnais montagne pesant à peine plus de 500 g pour moins de 200 €.
• **Les moins :** le parachute de secours y est difficilement adaptable, d'ailleurs la plupart n'ont pas de points d'ancrages au niveau des épaules, si bien que le pilote doit l'installer directement sur les maillons. Il offre peu de possibilité de pilotage en roulis.

La sellette

• **Les plus :** on peut utiliser la sienne ! Le coût est donc réduit. Le parachute de secours y est en général intégré. Elle offre une grande pilotabilité pour celui ou celle qui cherche à faire de la voltige. Elle est en général plus confortable pour les vols de durée.
• **Les moins :** plus lourde et plus encombrante la sellette apporte aussi plus d'instabilité en roulis, ce qui peut être gênant pour le pilote débutant ou occasionnel.

FORMATIONS OU PRISE EN MAIN

Aujourd'hui tous ceux qui pratiquent régulièrement la mini-voile savent que ce n'est pas un parapente. On commence malheureusement à voir des pilotes d'expérience se faire mal par simple manque de connaissance. Les victimes de la mini-voile sont plutôt des pilotes de plus d'un an d'expérience.
Une voile de speed ça va plus vite mais ce n'est pas la seule différence avec un parapente. La mise en virage et sa gestion sont très différentes de celles d'un parapente. Les approches doivent être construites à la perfection. L'utilisation des trims demande beaucoup de prudence.
Pour bien faire, il faudrait que chaque mini-voile soit vendue avec une prise en main. Mais il faudrait aussi perfectionner l'enseignement avancé afin d'éviter les accidents bêtes, provenant principalement d'un excès de confiance.
Tout cela fait partie d'une prise en main. Nervures l'a fait dès les débuts de la Swoop avec des formateurs attitrés. C'est maintenant aux écoles de s'y mettre. La FFVL a attaqué le chantier en mettant en place une charte.

CONCLUSION

Soyons positifs et prudents.
Positif car la discipline se développe. On voit des mini-voiles partout ou presque. La FFVL reconnaît l'activité et s'intéresse à son développement. Les marques développent de plus en plus de modèles. Les écoles se penchent sur cet enseignement et investissent dans du matériel spécifique.
Mais restons prudents car les mini-voiles sont au début de leur développement. Il faut maintenant cerner les différentes pratiques et développer un enseignement adapté à chacune d'entre elles, conscient de l'attente des pilotes.
Ces petites ailes ont un avenir prometteur, sous réserve que toute la communauté prenne conscience des risques liés à cette nouvelle activité.